



## **ELEMENTOS INDIVIDUALIZADORES DEL BUQUE COMO OBJETO DE DERECHOS REALES.**

**Dr. Hugo Ricardo Acha**

Director del Registro Nacional de Buques  
Profesor Adjunto Regular de Elementos de Derechos Reales (UBA)  
Profesor Adjunto Regular de Derecho Notarial Registral e inmobiliario (UBA)  
Designado Profesor Titular de Derecho de la Navegación (IUCECF)  
Profesor en Postgrado de Derecho Registral y de la Navegación (UBA y UB)

### **SUMARIO:**

- 1.- CONCEPTO DE BUQUE Y ARTEFACTO NAVAL.
- 2.- INDIVIDUALIZACIÓN DEL BUQUE Y ARTEFACTO NAVAL.
- 3.- CLASIFICACIÓN DE BUQUES.
- 4.- ORGANIZACIÓN DE LA MATRÍCULA NACIONAL.
- 5.- DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DE BANDERA Y PROPIEDAD.

### **1.-CONCEPTO DE BUQUE Y ARTEFACTO NAVAL.**

La Ley de la Navegación 20.094, sancionada en el año 1.973, en su artículo 2, define al buque y al artefacto naval diciendo que: "Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Artefacto naval es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos".

Como vemos, esta definición se basa en el concepto destino -navegar por agua-, con lo que se ha consagrado un con-

cepto amplio, tendiente a captar todo tipo de navegación, a diferencia del criterio adoptado por el Código Aeronáutico, en el artículo 36, para definir a las aeronaves, que adopta la idea del transporte. En la segunda parte, el artículo transcrito, define al artefacto naval, para ello, toma el concepto elaborado por Atilio Malvagni en su Proyecto de Ley de Navegación. (1)

1. - MALVAGNI, Atilio: "Proyecto de Ley General de la Navegación", Edición Oficial, Buenos Aires, año 1.962.

El artefacto naval, es una construcción elaborada por la doctrina argentina sobre la base del "galleggiante" italiano, que significa "flotante"; y permite diferenciarlo claramente del buque, ya que su destino no es navegar, aunque pueda hacerlo por cortos trechos.

Parte de la doctrina, encabezada por el recordado y respetado profesor de Derecho de la Navegación Osvaldo Blas Simone,(2) consideraba que el concepto de buque dado por la Ley 20.094 resultaba incompleto, ya que el mismo para ser tal debía "estar debidamente matriculado".

No compartimos ese criterio, ya que de hacerlo estaríamos condicionando la naturaleza misma del buque a su matriculación en un registro de bandera y dominio que, además, es un registro jurídico de cosas de carácter declarativo.

Entendemos que el buque reviste la condición de tal a partir del momento en que se aprueba su construcción, lo que se acredita con la extensión del correspondiente certificado técnico otorgado por la Autoridad Marítima.

A partir de ese momento el buque es buque, independientemente de su posterior inscripción registral, lo que le permitirá navegar enarbolando la bandera de su matrícula y quedar sometido plenamente al amparo de la normativa legal vigente en ese país.

Cabe recordar que al artefacto naval le es aplicable la

normativa jurídica propia de los buques, en todo lo que corresponda.

2.- SIMONE, Osvaldo Blas: "Los Conceptos de Buque y Artefacto Naval en la Reforma de la Ley de la Navegación". La Ley, Tomo 156, Sección Doctrina.

## **2.-INDIVIDUALIZACIÓN DEL BUQUE Y ARTEFACTO NAVAL.**

Ahora bien, ¿cómo tenemos que individualizar al buque y al artefacto naval, para que puedan ser objeto de derechos reales? y ¿qué tipo de buques o artefactos navales pueden ser objeto de una garantía real?

El artículo 43, de la ley 20.094, dice que: "Los buques argentinos se individualizan, en el orden interno y a todos los efectos legales, por su **nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueo**".

Actualmente, el **concepto de puerto de matrícula ha sido superado** por la doctrina, **en lo que se refiere a los registros de orden jurídico**, sobre todo a la luz de la legislación vigente en nuestro país, donde **la matrícula es de carácter nacional**.

La expresión "puerto de matrícula" viene del siglo XIX, cuando el buque era un bien mueble al que, por su importancia, la doctrina lo asimiló al inmueble.

Ello fue por las características propias del objeto y las peculiaridades de la actividad marítima comercial, en la cual el capitán del buque era, también, el armador y beneficiario de la actividad económica, y necesitaba de la bandera para no ser considerado buque pirata, así como de un domicilio donde pudieran serle dirigidas las acciones jurídicas que surgieran como consecuencia de la navegación.

Tratándose la expresión "puerto de matrícula" de un concepto no definido expresamente y que puede tener dos acepciones,

resulta menester recurrir a la opinión de tratadistas extranjeros, legislación extranjera, legislación nacional derogada, legislación vigente y Diccionario de la Real Academia Española, para aclarar su alcance.

Así, el autor francés Georges Ripert, expresa: "El tercer elemento de identificación de un buque es el puerto de origen. Se lo llama también puerto de matrícula. Todos los actos que interesan al traspaso de la propiedad y la hipoteca están reunidos en ese puerto. Si se ha podido aproximar el régimen de la propiedad del navío al régimen de la propiedad inmobiliaria, es porque el buque, aunque mueble, tiene un puerto de origen que es fijo" (3).

El artículo 149 del Reglamento del Registro Mercantil Español, dice: "La primera inscripción de los buques será la de la propiedad de los mismos. Esta inscripción se practicará presentando en el Registro Mercantil copia certificada de la matrícula o asiento del buque, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que está matriculado" (4).

El artículo 1.355 del Código de Comercio Argentino, actualmente derogado por el artículo 628 de la ley 20.094, expresaba: "... la hipoteca deberá inscribirse en un Registro Especial en la Escribanía de Marina del puerto en que se encuentra matriculado el buque".

Por su parte, el artículo 1.365 del mismo cuerpo legal, también derogado como el anterior, decía: "El dueño o dueños de un buque que quisieran reservarse el derecho de hipotecarlo durante el viaje, deberán declarar antes de la salida de él, ante el Escribano de la Marina del puerto en que estuviese matriculado, el valor por el cual quisiesen hacerlo".

G. San Martín, Buenos Aires, 1950, pág. 41.

4.- Reglamento del Registro Mercantil. Código Mercantil de España, Madrid, 1.993, pág. 551.

Adentrándonos ya en el régimen legal vigente, el artículo 45 de la ley 20.094, establece que el número de matrícula del buque o artefacto naval es el de inscripción en el Registro correspondiente.

Finalmente, la ley 18.398, en su artículo 5, inciso a), apartado 8, le asigna a la Prefectura Naval Argentina la función de "llevar el Registro de Buques Argentinos y el Registro de Dominio y demás derechos reales, gravámenes, embargos e interdicciones que recaigan sobre los mismos", lo que resulta concordante con lo establecido por la ley 19.170.

Asimismo, el Diccionario de la Lengua Española, define "Matrícula de Buques", como: "Registro que se lleva en las oficinas de las Comandancias de Marina en la cual constan los dueños, clases, portes, dimensiones, etc., de las embarcaciones mercantes adscriptas a cada una de ellas".

Sintetizando lo expresado al respecto, así como los conceptos de los tratadistas del derecho marítimo, el puerto de matrícula nace por la necesidad de darle un domicilio al buque, otorgándole una bandera para enarbolar, ya que en la antigüedad se creía que el mismo era centro de imputación de derechos y obligaciones.

En la actualidad, el derecho considera que el objeto no es centro de imputación de derechos y obligaciones, dado que es la persona quien lo es, por lo tanto, el que debe tener domicilio es el propietario y no el buque.

En cambio, resulta acertado decir que el buque tiene un vínculo jurídico con el país que le otorga el uso del pabellón.

Ese vínculo jurídico, conforme a lo dispuesto por el artículo 51 de la ley 20.094, se aproxima al concepto de nacionalidad, por tal razón no es importante el "puerto de matrícula", como

asentamiento físico del buque, sino la relación con el país que le concede el pabellón.

Por lo expuesto, en la República Argentina no existe un "puerto de matrícula", sino un Registro Nacional que abarca todos los puertos.

Como consecuencia de ello, como dice Domingo Nicolás Rotondaro,<sup>(5)</sup> esta expresión debe tenerse por desterrada, desde el punto de vista registral, conforme a las disposiciones legales vigentes y a la acepción con que nace en el derecho.

Sólo puede utilizarse como sinónimo de "puerto de asiento" del buque, razón por la cual la Autoridad Marítima, de nuestro país, entendió (hace más de quince años) que no existe óbice legal para que los buques incluyan debajo del número de matrícula, que deben tener pintados en su casco, el nombre del puerto de asiento habitual en reemplazo de "Buenos Aires".

La ciudad de Buenos Aires, no es "puerto de matrícula". El Registro Nacional de Buques, que tiene a su cargo llevar la Matrícula Nacional de los buques y artefactos navales existentes en el país, así como el registro del dominio y sus afectaciones, tiene asiento en esta ciudad, pero posee jurisdicción nacional. Ello, no implica asignarle a su lugar de radicación el concepto de "puerto de matrícula".

Por su parte, el tonelaje de arqueo, como luego veremos, sirve para una clasificación de los buques y artefactos navales, con importantes consecuencias jurídicas.

Pero, son su **nombre**, elegido por el propietario, y el **número de matrícula**, asignado por el Registro Nacional de Buques, llevado por la Prefectura Naval Argentina, los dos elementos que lo individualizan inequívocamente, a tal punto

5.- NUTA, Ana Raquel, ROTONDARO, Domingo Nicolás y otros: "Derecho Hipotecario". Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1.993.

que su sola mención basta para determinar el objeto cierto en el acto en el que se transmita o constituya un derecho real.

### **3.- CLASIFICACIÓN DE BUQUES.**

El artículo 3 de la Ley de la Navegación, clasifica a los buques en públicos, cuando están afectados al servicio del poder público; y privados, que son todos los demás, incluidos aquellos que aún siendo de propiedad del Estado Nacional, los Estados Provinciales, las Municipalidades o un Estado extranjero, no lo están.

Son buques públicos los pertenecientes a las Fuerzas Armadas, de Seguridad y Policiales. Estos buques están exceptuados de ser matriculados -conforme a lo establecido por el artículo 201.0202 del REGINAVE, sancionado por el Decreto 4.516/73, como reglamentación de la ley 20.094-, ya que se encuentran fuera del comercio.

Por lo tanto estos buques gozan de los mismos caracteres de los bienes del dominio público del Estado: son imprescriptibles, inembargables e inenajenables, motivo por el cual no pueden ser, por ejemplo, objeto de garantía real.

Los buques privados, en cambio, son prescriptibles, embargables y enajenables, pudiendo ser por consiguiente objeto de un derecho real de garantía.

El artículo 48, por su parte, clasifica a los buques en mayores y menores, según alcancen o no diez (10) toneladas de arqueado total, distinguiéndolos también por su naturaleza, la finalidad de los servicios que prestan y la navegación que efectúan.

Ello, ha servido para que su reglamentación, el REGINAVE (Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre),

organizara en su Título 2, "Del Régimen Administrativo del Buque", la Matrícula y el Registro de Buques y Artefactos Navales.

La autoridad de aplicación en esta materia es el Registro Nacional de Buques, creado por el Decreto-Ley 18.300/56, bajo la órbita de la Prefectura Naval Argentina, con el nombre originario de Registro General de la Propiedad Naval.

Su actual Ley Orgánica es la 19.170, reglamentada por la Ordenanza Marítima 9/02, conforme a lo dispuesto por el artículo 46, por el cual el Poder Ejecutivo Nacional delegó esa facultad en el Prefecto Nacional Naval.

Este Registro Nacional, cumple dos funciones claramente determinadas, pero intrínsecamente ligadas entre sí, por un lado la matriculación y por otro, la registración.

La matriculación, resulta indispensable para estructurar el sistema registral dominial, que funciona sobre la base del folio real; y tiene por objeto dotar al buque y al artefacto naval de nacionalidad argentina, otorgarle el uso del pabellón y ponerlos bajo el amparo de la legislación nacional.

La registración, se realiza sobre la base de la matriculación y consiste en la inscripción del dominio y sus afectaciones, tendiente a asegurar el tráfico jurídico.

La matriculación se vincula con el poder de Policía de Seguridad de la Navegación y se rige por normas de Derecho Público de la Navegación, mientras que la registración es el ejercicio del poder de Policía de Propiedad por parte del Estado y las normas que la regulan integran el Derecho Privado de la Navegación.

Pues bien, hemos dicho que conforme al artículo 48, de la Ley de la Navegación, buque mayor es el que posee diez toneladas de arqueado total o más y menor el que no alcanza ese tonelaje; mientras que el artículo 49, deja librada a la reglamentación el alcance del contenido de las disposiciones establecidas en el



artículo precedente.

Tonelaje de arqueo, etimológicamente significa la cantidad de toneles que un buque podía cargar en su bodega, lo que implica capacidad de carga. Para medirla, se utiliza una medida de volumen, que se llama tonelada de arqueo Moorson, que representa 2,83 metros cúbicos, equivalentes a cien pies cúbicos.

Se utilizan dos variantes, el tonelaje de arqueo total y el tonelaje de arqueo neto.

El tonelaje de arqueo total es el que se utiliza a todos los efectos jurídicos y, conforme a la Regla III de arqueo nacional, se obtiene mediante una operación aritmética equivalente al producto de la eslora (largo) por la manga (ancho) por el puntal (alto) dividido cinco (un número convencional).

El tonelaje de arqueo neto determina la verdadera capacidad de carga o bodega de un buque y se lo utiliza a los fines operativos.

Aclarado este punto, que consideramos de suma importancia, aludiremos a la reglamentación referida en los artículos 49, 58 y 159 de la ley 20.094. Esa reglamentación contenida en el REGINAVE y en la Ordenanza Marítima 9/02, organiza la Matrícula Nacional.

#### **4.- ORGANIZACIÓN DE LA MATRÍCULA NACIONAL.**

La Matrícula Nacional, conforme al artículo 1, inc. a), de la ley 19.170, comprende: la Matrícula Mercante Nacional y el Registro Especial de Yates.

La Matrícula Mercante Nacional, de acuerdo a la Ordenanza Marítima 9/02, está formada por tres agrupaciones:

**Primera Agrupación:** Deben inscribirse aquí, con carácter obligatorio, todos los buques y artefactos navales de diez o más toneladas de arqueo total, cuyos propietarios sean personas físicas o jurídicas privadas y que se destinen al comercio marítimo, fluvial, lacustre o a la actividad pesquera. El número de matrícula que se le asigne, será el que corresponda por la fecha de inscripción y no se encuentra seguido de ninguna letra. Matrículas existentes al 10 de mayo de 2.010: 2.755.

**Segunda Agrupación:** Deben inscribirse aquí, con carácter obligatorio, todos los buques o artefactos navales de dos a nueve toneladas de arqueo total, cuyos propietarios sean personas físicas o jurídicas privadas y que se destinen al comercio marítimo, fluvial, lacustre o a la actividad pesquera. El número de matrícula que se le asigne, será el que corresponda a la fecha de inscripción, seguido de la letra M. Matrículas existentes al 10 de mayo de 2.010: 2.512.

**Tercera Agrupación:** Deben inscribirse aquí, con carácter obligatorio, todos los buques o artefactos navales que tengan dos o más toneladas de arqueo total y cuyo propietario sea el Estado Nacional, Provincial o Municipal. El número de matrícula que se le asigne, será el que corresponde a la fecha de inscripción, seguida de la letra F. Matrículas existentes al 10 de mayo de 2.010: 306.

**Registro Especial de Yates:** Deben inscribirse aquí, con carácter obligatorio, los buques de dos o más toneladas de arqueo total, destinados al deporte náutico, recreo o actividades vinculadas, éstas últimas, ya sean ejercidas en forma personal o con la participación de terceros, con carácter gratuito u oneroso, sea su propietario una persona física o jurídica, cuando la actividad se desarrolle con un máximo de doce personas embarcadas, anexadas a ellas un veinticinco por ciento de tripulación. El número

de matrícula que se le asigne, será el que corresponde a la fecha de inscripción, seguido de la sigla REY. Matrículas existentes al 10 de mayo de 2.010: 51.716.

El tema de la matriculación también es regulado por el REGINAVE, donde podemos ver cuál es el régimen aplicable a los buques de una tonelada de arqueo total.

Al respecto, resulta importante la transcripción de los siguientes artículos, 201.0204: "En el Registro Nacional de Buques se matricularán todos los buques y artefactos navales mayores de una (1) tonelada de arqueo total y se tomará razón, además, de la constitución, transferencia, modificación y extinción de los derechos reales y gravámenes que los afecten, en la forma y a los fines de la ley que lo rige"; y 201.0205: "En los registros de las dependencias jurisdiccionales (de la Prefectura Naval Argentina) se matricularán todos los buques y artefactos navales que tengan hasta una (1) tonelada de arqueo total, al sólo efecto de su individualización y fines administrativos correspondientes. Los efectos de los actos jurídicos que versen sobre estos bienes, entre las partes y respecto de terceros, serán los determinados por el Régimen del Código Civil para las cosas muebles (artículo 2.412 y concordantes)".

La forma en que deben ser llevados los registros jurisdiccionales de la Prefectura Naval Argentina fue originalmente regulada por el REGINAVE en sus artículos 201.0301 al 201.0305, que establecieron su organización; y reglamentada por las Circulares P.N.A. 21/73 y 9/75. Luego, esa normativa fue complementada por la Ordenanza Marítima 6/94, que regula especialmente a los "artefactos náuticos deportivos", comúnmente llamados "motos de agua".

El artículo 2 de la Circular 21/73, establecía el procedimiento que debía seguirse para determinar el tonelaje de los buques: "... Si el resultado de dicha operación aritmética (eslora, por manga, por puntal, dividido cinco) no es un número entero, la fracción de

hasta 0,50 no se tendrá en cuenta y si es mayor se le asignará el número entero inmediato superior (Ejemplo: resultado de dicha operación 1,50 equivale a una (1) tonelada; resultado: 1,51 equivale a dos (2) toneladas)".

Actualmente, las Circulares aludidas han sido reemplazadas por la **Ordenanza 2/05: "Normas para la Organización y el Funcionamiento de los Registros Jurisdiccionales"**.

En esta nueva Ordenanza, se encuentra concentrada toda la normativa aplicable a los buques y artefactos navales de una tonelada de arqueo total.

La Ordenanza 2/05, conserva el mismo procedimiento utilizado por la Circular 21/73 para determinar el tonelaje de los buques y artefactos navales a matricular, pero, se trata, sin lugar a dudas, de una norma jurídica mucho más completa, precisa en su terminología jurídica y que, tras haber recogido la experiencia de los últimos treinta años en la materia, ha introducido las técnicas más modernas de registración y conservación de datos actualmente existentes.

Entre los avances dignos de ser destacados, resulta importante señalar el reemplazo de la anticuada técnica de folio móvil ordenado por orden numérico de libros, por la moderna técnica de folio real, con anotaciones mediante breves notas.

Además, toda la información de cada Registro Jurisdiccional, se vuelca a un moderno sistema informático, que es controlado por cada Prefectura de Zona (el país se divide en diez zonas) y que luego es concentrada en el Centro de Procesamiento de Datos del Edificio GUARDACOSTAS, sito en la ciudad de Buenos Aires.

Estos Registros no pierden su independencia funcional. El Registro Nacional de Buques, sólo es órgano rector a los fines de dictar la normativa jurídica aplicable y resulta organismo de consulta de última instancia.

Por otra parte, dado el tiempo transcurrido desde la creación de los Registros Jurisdiccionales y las características de

los buques que allí se matriculan, se aprovechó la oportunidad para realizar un censo nacional de los buques, artefactos navales y náuticos deportivos pertenecientes a esos registros, de modo de depurar la matrícula existente y adecuarla a la realidad. Ello se dispuso mediante la Ordenanza 1/05, que entró a regir simultáneamente con la Ordenanza 2/05, el día 01 de marzo del año 2.005.

Finalizado el plazo para realizar el censo, de las 114.576 matrículas preexistentes quedaron poco más de 32.000. No obstante, la Autoridad de Aplicación estimaba que al menos unas 4.000 embarcaciones no habían cumplido en término con la obligación censal y hasta que no lo efectúen tienen prohibida la navegación. En febrero de 2011, las embarcaciones rematriculadas son 32.188, las que sumadas a 17.487 matriculaciones nuevas, suman un parque náutico actual para estos registros de 49.675 buques.

Los Registros Jurisdiccionales aludidos sólo cumplen con una función: la Matriculación. Por consiguiente, observamos que, conforme a la normativa vigente, los buques de una tonelada de arqueo total, así como los artefactos náuticos deportivos (motos de agua) son objeto de matriculación, pero no de registración.

Así, en cuanto a su naturaleza jurídica, estos registros no son de carácter jurídico, sino administrativos-policiales, **no se registra en ellos ningún derecho real, ni medida cautelar alguna**, ya que los buques allí matriculados se encuentran sometidos al **régimen jurídico de las cosas muebles establecido por el Código Civil**, cuya columna vertebral es el **artículo 2.412**.

Por consiguiente, **estos registros no toman nota de las prendas que gravan a los buques matriculados en su jurisdicción, ni de los embargos**.

Las prendas, se inscriben en el Registro de Crédito prendario correspondiente; y los embargos deberán ser efectivizados

conforme a lo establecido por el Código de Procedimientos respectivo, nombrando un depositario para el buque objeto de esa medida cautelar.

Tampoco se extienden certificaciones de dominio o inhibiciones, por la inexistencia de tales registraciones.

Asimismo, el que hubiese vendido un buque de mala fe, como si fuera propio, sin serlo, no haciendo tradición del mismo, o como si estuviera libre de gravamen, encontrándose prendado, embargado o fuera objeto de litigio, incurrirá en el delito de estelionato, de acuerdo a lo establecido en los artículos 1.178 y 1.179 del Código Civil.

No obstante el gran avance producido en el año 2005 con relación al régimen jurídico aplicable a los Registros Jurisdiccionales, en atención a la experiencia recogida durante el último lustro y con la finalidad de lograr una mayor coordinación entre la normativa jurídica registral y la normativa de orden técnico, consideramos conveniente la aplicación de esta normativa a todos los buques y artefactos navales de hasta tres toneladas de arqueó total. Ello en virtud que las Dependencias Jurisdiccionales de la Prefectura Naval Argentina se encuentran facultadas para verificar y aprobar la construcción de buques de hasta tres toneladas de arqueó total inclusive.

De este modo, el Registro Nacional de Buques matricularía todo buque o artefacto naval de cuatro o más toneladas de arqueó total, previa aprobación de su construcción efectuada por la División Técnica Naval, dependiente del Departamento Técnico de la Navegación, y ése sería el límite para la aplicación de los regímenes jurídicos respectivos.

## **5. DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DE BANDERA Y PROPIEDAD**

Una vez producida la matriculación de un buque o artefacto naval en el Registro Nacional de Buques o en alguno de los ochenta y tres Registros Jurisdiccionales existentes en el país, conforme lo dispuesto por el artículo 54 de la Ley 20.094, la Autoridad Marítima debe otorgar un "certificado de

matrícula” , en el que deberá constar el nombre y número de matrícula, medidas de arqueo total y neto, cuando se trate de un buque, nombre del propietario y “demás datos contenidos en el folio de su inscripción”.

El certificado de matrícula reviste la calidad de instrumento público de origen administrativo y cobra sustancial importancia ya que, conforme el artículo 83 del mismo cuerpo legal, debe ser llevado a bordo junto con el certificado de seguridad y demás documentación, según corresponda al tipo de buque, lo que permite generar una necesaria publicidad cartular.

Del mismo modo que el certificado de seguridad acredita la idoneidad técnica del buque para cumplir su destino, el certificado de matrícula cumple la doble función de acreditar su matriculación (lo que conlleva la posibilidad de acogerse a los beneficios de la bandera de su matrícula) y su propiedad, lo que debido a la publicidad cartular de la que se encuentra dotado este documento se extiende a la acreditación de la calidad de armador, así como a la existencia de derechos reales de garantía que tienen por objeto a ese buque.

La indicación de las medidas, arqueo, material del casco, motores o tipo de buque, tiene por única finalidad cumplir acabadamente con el principio de determinación del objeto, es decir el buque sobre el que se asienta al dominio. Pero de ninguna manera pretende generar una publicidad plena, la que únicamente se logra mediante el despacho por parte del Registro Nacional de Buques de un informe o certificado de dominio.

En los buques mayores la publicidad cartular se complementa y amplía suficientemente con el testimonio de escritura de matrícula (título de dominio originario del buque) o el correspondiente testimonio de la escritura traslativa de dominio, debidamente planchado por el Registro Nacional de Buques.

Todo ello nos permite advertir claramente en la materia la presencia de los tres tipos de publicidad: registral, cartular y de estados de hechos, los que al igual que en materia inmobiliaria deben combinarse adecuadamente para lograr una plena y efectiva seguridad jurídica. No obstante, es evidente que la publicidad cartular en el ámbito del Derecho de la Navegación se presenta con mayor contundencia, por indicación expresa de la ley 20.094.

Por su parte, cualquier cuestión relativa a la idoneidad técnica del buque para navegar, zonas en que puede realizar esa actividad, dotación mínima de

seguridad, tareas para las que se encuentra autorizado según su propio destino, así como todo otro antecedente o información de orden técnica que se considere necesario publicitar, deberá surgir exclusivamente de los certificados extendidos por la Autoridad Marítima a través de sus organismos técnicos.

Estos certificados también revisten la calidad de instrumentos públicos de origen administrativos, su contenido queda librado a la reglamentación, conforme al artículo 81 de la Ley de la Navegación y su carencia o vencimiento implica la prohibición para navegar o prestar los servicios a que se hallen destinados, de acuerdo al artículo 82 de la misma norma legal.

Por consiguiente, debemos marcar una clarísima diferencia entre el certificado de matrícula, los informes o certificados de dominio, y los certificados de orden técnico, tanto respecto de sus objetivos, destino, efectos y disímil contenido, ya que apuntan a cuestiones absolutamente diferentes, no obstante lo cual se complementan adecuadamente, como ocurre (salvando las diferencias que hacen al objeto) en materia inmobiliaria con el testimonio de escritura pública, un informe o certificado de dominio y un informe catastral.

BUENOS AIRES, abril de 2011.

**Dr. Hugo Ricardo Acha**  
**Director del Registro Nacional de Buques**  
**Profesor Adjunto Regular de Elementos de Derechos Reales (UBA)**  
**Profesor Adjunto Regular de Derecho Notarial Registral e inmobiliario (UBA)**  
**Designado Profesor Titular de Derecho de la Navegación (IUCECF)**  
**Profesor en Postgrado de Derecho Registral y de la Navegación (UBA y UB)**